



HODNOTENIE VPLYVU SANKCIÍ PROTI RUSKEJ FEDERÁCII NA ODVETVIE DOPRAVY

ASSESSMENT OF THE IMPACT OF SANCTIONS AGAINST THE RUSSIAN FEDERATION ON THE TRANSPORT INDUSTRY

Maryna Konovalova¹ - Tatiana Čorejová²

Abstract: The paper maps the sanctions adopted by the European Union (EU) and against the Russian Federation (RF) in the context of the conflict in Ukraine and their impact on the transport industry. It presents the structure of the adopted packages of EU economic sanctions against Russia in the context of time and content. Subsequently, it evaluates the effectiveness of the economic sanctions adopted in 2022 focused on the transport sector. It evaluates the economic consequences of sanctions against the RF from the point of view of volumes of transported tonne-kilometers (tkm) in sea, air and road transport based on statistical data. From the point of view of the impact of sanctions on the transport sector, it can be stated that they were most reflected in air transport, while in sea and road transport the impact of sanctions was not so visible on the indicators of transported tkm of the RF.

Keywords: Economic sanctions, sanctions against the RF, impact, economy, transport industry.

Úvod

Napriek rastúcej integrácii a previazanosti jednotlivých národných ekonomík periodicky vznikajú konflikty na úrovni národných záujmov medzi krajinami, ktoré sú subjektmi medzinárodných ekonomických vzťahov. Ich urovnanie by mali zabezpečiť samotní účastníci procesu na bilaterálnej alebo multilaterálnej báze, ako aj príslušné medzinárodné organizácie vybavené potrebnými právomocami. Kľúčovou otázkou svetovej politiky tak aj v súčasnosti zostáva otázka „vojny a mieru“. Ozbrojené konflikty sa zároveň dotýkajú aj ďalších krajín, nielen tých, ktoré sú bezprostrednými účastníkmi konfliktu.

S riešením konfliktov sú tradične spojené obmedzenia v obchode, finančných transakciách, doprave, logistike i v tokoch informácií. V súvislosti s riešením ozbrojených konfliktov dochádza k prijímaniu opatrení v rôznych oblastiach vrátane ekonomických opatrení. Zároveň sa hodnoty voľného obchodu stávajú rukojemníkmi obchodných vojen a iných foriem nekalej súťaže. Najmä v posledných desaťročiach začali v systéme medzinárodných ekonomických vzťahov zohrávať čoraz dôležitejšiu úlohu sankcie uplatňované voči niektorým krajinám. Motívy použitia sankcií, vrátane ekonomických, môžu

¹ Maryna Konovalova, Ing., interná doktorandka, Katedra spojov, Fakulta prevádzky a ekonomiky dopravy a spojov, Žilinská univerzita v Žiline, Univerzitná 8215/1, 01026 Žilina, e-mail: konovalova@stud.uniza.sk

² Tatiana Čorejová, dr.h.c. prof. Ing. PhD., Katedra spojov, Fakulta prevádzky a ekonomiky dopravy a spojov, Žilinská univerzita v Žiline, Univerzitná 8215/1, 01026 Žilina, e-mail: tatiana.corejova@uniza.sk

závisieť od mnohých faktorov a sledovať rôzne ciele, predovšetkým politické. Vo väčšine prípadov sa politické ciele dosahujú prostredníctvom ekonomických sankcií. Zároveň samotná kategória „sankcií“ a mechanizmus sankcií v oblasti medzinárodnej činnosti v podstate spája regulačnú, politickú a ekonomickú zložku, čo tvorí interdisciplinárny charakter sankcií v teoretickej rovine.[1] Podľa jednej z najuznávanejších definícií zo 60. rokov 20.st., „sankcie sú činy iniciované jedným alebo viacerými aktérmi (subjektmi sankcií), namierené proti inému alebo iným aktérom (predmetom sankcií) a sledujúce jeden z dvoch alebo oba tieto ciele súčasne: potrestať porušovateľa odňatím jeho prístupu k niečomu, čo má pre neho hodnotu, a/alebo ho prinútiť dodržiavať určité normy, ktoré iniciátori sankcií považujú za dôležité“ (Galtung J., 1967, s. 379). [2, 3]

V modernej odbornej terminológii sankcie majú niekoľko hlavných variantov, vrátane výkladu sankcií v oblasti medzinárodných právnych vzťahov ako mieru vplyvu (ekonomického, politického, vojenského), ktorá sa vzťahuje na štát, ktorý neplní medzinárodné zmluvy. Inými slovami, sankcie sú opatrenia nátlakového vonkajšieho vplyvu na relevantné subjekty medzinárodných vzťahov s cieľom dosiahnuť určité ciele.

Ekonomický tlak sa vykonáva prostredníctvom obmedzení alebo zákazov uvalených na zahraničný obchod a finančné transakcie, ako aj na investičnú činnosť. Súbor takých opatrení sa líši v pomerne širokom rozmedzí:

- v oblasti zahraničného obchodu - od určitého zvýšenia povinnosti až po embargo;
- v oblasti financií - od čiastočného obmedzenia operácií až po ich úplné blokovanie a zmrazenie účtov;
- v oblasti investovania – od obmedzovania alebo blokovania kapitálových tokov až po nútený výber už investovaného kapitálu.

Pod embargom sa rozumie zákaz vývozu alebo dovozu, či už v súvislosti s konkrétnymi výrobkami alebo konkrétnymi krajinami. Historicky boli embargo nariadené najčastejšie v čase vojny, ale môžu sa uplatniť aj v politike a ekonomike.

Cieľom príspevku je mapovať sankcie prijaté Európskou úniou (EÚ) a voči Ruskej federácii (RF) v kontexte konfliktu na Ukrajine a ich dopad na odvetvie dopravy.

Sankčné opatrenia EÚ

EU už od r. 2014 patrí k hlavným aktérom pri prijímaní ekonomických sankcií voči RF s cieľom vyvolať zmenu v politickom a bezpečnostnom správaní tejto krajiny. Tieto sankcie nadväzovali na udalosti po anexii Krymu, vznik separatistických republík Luhansk a Donbas na východnej Ukrajine a zahrňovali opatrenia smerované tak k jednotlivcom ako aj organizáciám. [4] Avšak, tieto sankcie neboli veľmi rozsiahle, napr. nevzťahovali sa na žiadneho z veľkých štátnych vlastníkov spoločností v RF alebo na RF ako celok. Druhý súbor sankcií vstúpil do platnosti po zostrelení lietadla spoločnosti Malaysian Airlines MH-17 v júli 2014 a týkal sa napr. zákazu predaja vojenského materiálu, ako aj tovaru dvojakého použitia určeného na vojenské účely, ako aj blokácie napr. financovania ruských subjektov v "Európskej banke pre obnovu a rozvoj" (EBOR). [5,6]

Od februára 2022 boli postupne prijímané tzv. balíky sankcií tak na pôde OSN, ako aj EÚ. V súčasnej praxi medzinárodných vzťahov EÚ uplatňuje nasledujúce druhy sankcií:

- diplomatické sankcie (vyhostenie diplomatov, prerušenie diplomatických stykov, pozastavenie oficiálnych návštev);
- obchodné sankcie (všeobecné sankcie súvisiace s podnikateľskou činnosťou);
- finančné sankcie (zmrazenie aktív alebo ekonomických zdrojov, zákaz finančných transakcií, obmedzenia vývozných úverov alebo investícií);
- vojenské sankcie (zbrojné embargo);
- dopravné sankcie (obmedzenie pozemnej, leteckej alebo námornej dopravy);
- komunikačné sankcie (obmedzenie prístupu k pošte, rozhlasu a televízii);

- športové a kultúrne sankcie;
- obmedzenie vstupu na územie krajiny; pozastavenie spolupráce s treťou krajinou.[7]

Reštriktívne opatrenia sú stanovené v rozhodnutiach Rady pre spoločnú zahraničnú a bezpečnostnú politiku (SZBP). Návrh predkladá vysoký predstaviteľ Únie pre zahraničné veci a bezpečnostnú politiku (VP). Navrhované opatrenia potom preskúmajú a prerokujú príslušné prípravné orgány Rady:

- pracovná skupina Rady zodpovedná za geografický región, do ktorého cieľová krajina patrí (napríklad Pracovná skupina pre východnú Európu a Strednú Áziu (COEST) pre Ukrajinu alebo Bielorusko; Pracovná skupina pre Mašrek/Maghreb pre Sýriu alebo iný prípravný orgán);
- pracovná skupina poradcov pre zahraničné vzťahy (RELEX);
- v prípade potreby Politický a bezpečnostný výbor (PBV);
- Výbor stálych predstaviteľov (COREPER II).

Rozhodnutie potom musí prijať Rada jednomyseľne. Ak rozhodnutie Rady zahŕňa zmrazenie aktív a/alebo iné druhy hospodárskych a/alebo finančných sankcií, tieto opatrenia sa musia vykonať v nariadení Rady. Na základe rozhodnutia Rady SZBP vysoký predstaviteľ a Komisia predkladajú spoločný návrh nariadenia Rady. Spoločný návrh preskúma RELEX a postúpi ho COREPER-u a Rade na prijatie. Rada potom informuje Európsky parlament o prijatí nariadenia Rady. Nariadenie stanovuje presný rozsah opatrení a podrobnosti ich vykonávania. Ako všeobecne záväzný právny akt je nariadenie záväzné pre každú osobu alebo subjekt (hospodárske subjekty, orgány verejnej moci atď.) v rámci EÚ.

Rozhodnutie Rady nadobúda účinnosť zverejnením v Úradnom vestníku Európskej únie. Rozhodnutie Rady o SZBP a nariadenie Rady sa prijímajú spoločne, aby sa umožnilo, že oba právne akty budú mať účinky súčasne. Toto je obzvlášť dôležité v prípade zmrazenia aktív. Opatrenia stanovené iba v rozhodnutí o SZBP, ako sú zbrojné embargá alebo cestovné obmedzenia, budú implementovať členské štáty, pričom Komisia bude overovať, či členské štáty implementovali nariadenia riadne a včas.

Osoby a subjekty, na ktoré sa vzťahuje zmrazenie aktív alebo cestovné obmedzenia (zapísané osoby a subjekty), sú informované o opatreniach, ktoré boli voči nim prijaté:

- individuálne listom (ak je ich adresa dostupná),
- prostredníctvom oznámenia uverejneného Radou v sérii „C“ Úradného vestníka Európskej únie.

Všetky platné reštriktívne opatrenia sa neustále skúmajú, aby sa zabezpečilo, že nadalej prispievajú k dosahovaniu stanovených cieľov.

Z hľadiska sankcií týkajúcich sa odvetvia dopravy boli celkovo prijaté hospodárske sankcie, vízové opatrenia a individuálne sankcie, ku ktorým patria:

- sankcie voči osobám a podnikateľským subjektom alebo bankám a iným inštitúciám; [6]
- sankcie voči spoločnostiam v odvetví leteckej dopravy, lodiarstva ako aj voči mediálnym organizáciám zodpovedným za propagandu a dezinformácie.

Sankcie pozostávajú tak zo zákazu cestovania, t.j. zákaz vstupu alebo tranzitu cez územie EÚ či už po súši, letecky alebo po mori[5,6], ako aj zo zmrazenia aktív. V EÚ bolo zmrazených a stali sa nedostupnými aktíva subjektov z RF v objeme 21,5 miliárd eur a 300 miliárd eur aktív centrálnej banky RF je blokových v EÚ a krajinách G7. Hospodárske sankcie však majú vplyv nielen na RF, ale aj samotné štáty EÚ, nakoľko sa týkajú množstva dovozných a vývozných obmedzení v obchode medzi RF a EÚ. V zatiaľ poslednom súbore sankčných opatrení EÚ voči RF z 23. júna 2023 bolo zakázané prepravovať tovar do EÚ po ceste príviesmi a návesmi registrovanými v RF. Šiesty balík sankcií EÚ zahŕňa zákaz importu do EÚ námornej ropy a určitých ropných produktov. Určité výnimky však predstavuje dovoz ropy prostredníctvom ropovodov do tých členských štátov EÚ, ktoré vzhľadom na svoju

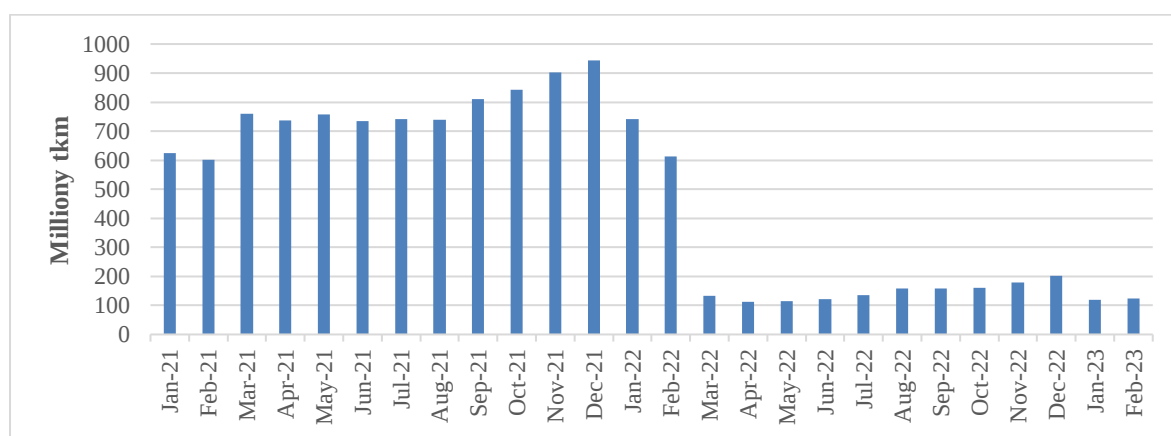
geografickú polohu trpia špecifickou závislosťou od ruských dodávok a nemajú reálne alternatívne možnosti. Okrem toho dočasné výnimky týkajúce sa dovozu ruskej námornej ropy a vákuového plynového oleja využívajú najmä Bulharsko a Chorvátsko.[6] Obmedzenia týkajúce sa námornej ropy sa do konca roka 2022 dotkli takmer 90% dovozu ruskej ropy do Európy. Na jednej strane sa dočasne znížili príjmy RF z vývozu ropy do EÚ, ktoré však RF riešila vývozom a dohodami s inými krajinami, ktoré sa ku sankciám nepridali, na druhej strane sa to prejavilo vo výrazných výkyvoch v cenách benzínu i ropy a celkovo energií v rámci EÚ.

Vplyv sankcií v oblasti dopravy

Letecká, cestná a námorná doprava RF do iných krajín zohráva dôležitú úlohu v medzinárodnom obchode a vzťahoch. Vyplýva to aj z geografickej polohy RF a možnosti dostupnosti východoázijských trhov.

V oblasti leteckej dopravy RF disponuje medzinárodnými letiskami a patrí medzi najväčšie trhy pre lety medzi Európou a Áziou. RF dominuje niekoľko veľkých leteckých spoločností, ako napríklad Aeroflot, ktorá má širokú sieť letov po celom svete. RF má dohody o otvorenom vzdušnom priestore s mnohými krajinami, vrátane EÚ. Európska únia od februára 2022 zakázala ruským dopravcom prístup na letiská EÚ aj prelety cez vzdušný priestor EÚ. Následne reagovala aj RF proti opatreniam voči leteckým dopravcom z EÚ a obmedzením preletu nad územím RF. Došlo aj k zákazu poskytovania služieb v oblasti poisťovníctva a údržby a technickej pomoci v súvislosti s prepravovaným tovarom a využívanými technológiami. Letecké spoločnosti RF nemôžu nakupovať lietadlá, náhradné diely ani vybavenie pre svoj letecký park a nemôžu vykonávať potrebné opravy alebo technické kontroly. Nakoľko tri štvrtiny súčasného komerčného leteckého parku RF boli vyrobené v EÚ, USA alebo Kanade, postupne pre tento zákaz bude obmedzený počet letov ruských civilných lietadiel, a to aj pri vnútroštátnych letoch.

Vývoj leteckej dopravy RF od januára 2021 do februára 2023 je uvedený na obr. 1. V priebehu roku 2021 počty prepraveného tovaru v miliónoch tonokilometrov rástli z cca 600 mil. tkm do 945 mil. tkm v decembri 2022 roku. Od januára 2022 bol zaznamenaný najskôr pokles o približne 21,55% a po prijatí sankčných opatrení proti RF od marca 2022 do februára 2023 preprava tovaru sa pohybovala na úrovni 112,6 – 201,6 mil. tkm.



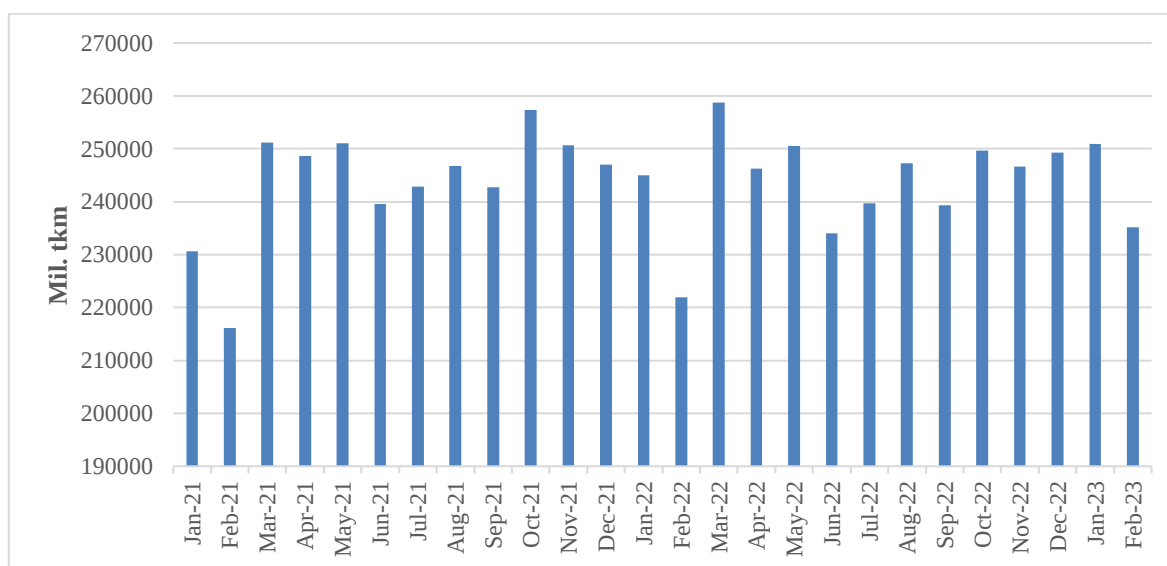
Obrázok 1. Letecká doprava RF v objeme prepravených tkm v rokoch 2021-2023

Zdroj: vlastné spracovanie podľa [9].

Podľa údajov spoločnosti AEROFLOT pred začiatkom pandémie COVID-19 v r. 2020 bol počet prepravených osôb na medzinárodných trasách 1691,8 mil., v roku 2021 počas

uzavretia hraníc medzi krajinami počet cestujúcich klesol o 84,27% na úroveň 266,2 mil. a medzi rokmi 2022 a 2023 po uvalení sankčných opatrení najskôr poklesol z 700,6 mil. osôb vo februári 2022 na 189,4 mil. osôb v marci 2022, t.j. poklesol o 72,96%, avšak v r. 2023 vydal AEROFLOT správu, v ktorej uvádza, že počet prepravených cestujúcich dosiahol úrovne spred sankcií a to 624,3 mil. osôb.[8, 9, 10]

Cestná doprava je hlavným spôsobom prepravy tovarov v RF aj medzi RF a zahraničím. Existuje mnoho medzinárodných cestných trás, ktoré prechádzajú cez RF a umožňujú prepravu tovarov do Európy a Ázie. EÚ v rámci prijatých sankcií zakázala vstup do EÚ ruským a bieloruským prevádzkovateľom cestnej dopravy, a to aj pokiaľ ide o tovar v tranzite. Cieľom sankcií je obmedziť schopnosť ruského priemyslu nadobúdať kľúčový tovar a narušiť cestný obchod do a z RF. Krajiny EÚ však môžu udeliť určité výnimky spojené s prepravou energie, prepravou farmaceutických, zdravotníckych, poľnohospodárskych a potravinárskych výrobkov, ako aj na účely humanitárnej pomoci a dopravu súvisiacu s fungovaním diplomatických a konzulárnych zastúpení EÚ a jej krajín v RF alebo medzinárodných organizácií v RF. Tieto subjekty majú imunitu v súlade s medzinárodným právom a týka sa to aj presunu alebo vývozu kultúrnych statkov, ktoré sú zapožičané v rámci formálnej kultúrnej spolupráce s RF.[8, 10]



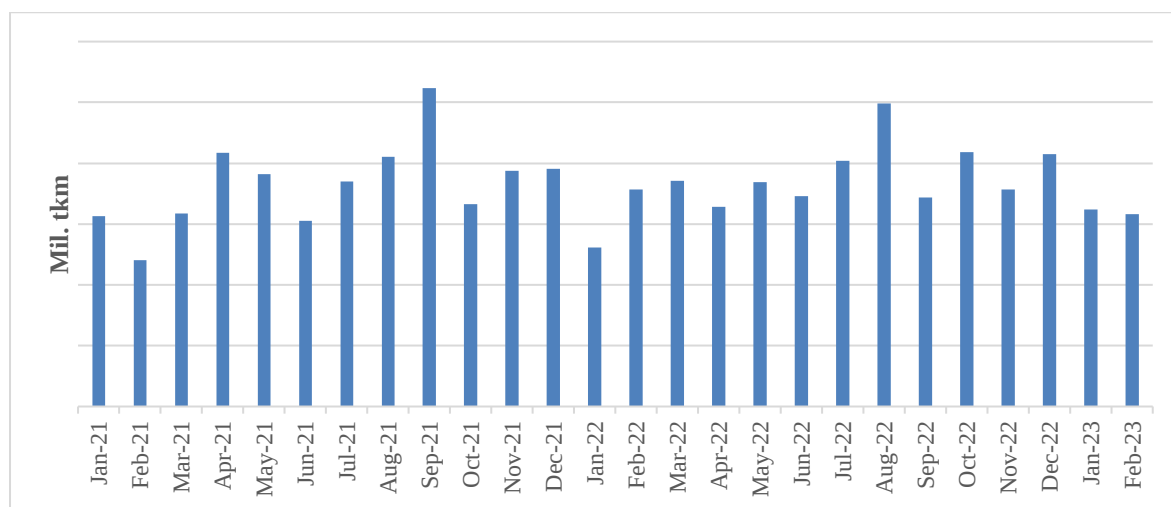
Obrázok 2. Cestná doprava RF v tonokilometroch v rokoch 2021-2023

Zdroj: vlastné spracovanie podľa [11].

Cestná doprava tovarov RF od januára 2021 do februára 2023 sa pohybovala z hľadiska objemu tonokilometrov od 216000 mil. tkm vo februári 2021 do 258000 mil. tkm v marci 2022 (obr. 2), pričom minimum bolo dosiahnuté vo februári 2021 po doznení pandémie covid-19 (216000 mil. tkm) a tiež vo februári 2022 (cca 222000 mil. tkm). V sledovaných obdobiach však objem tonokilometrov vykazoval relatívne malé rozdiely medzi objemom pred a po zavedení sankcií EÚ.

RF má viac ako 37000 km pobrežia a mnoho veľkých prístavov, čo vyplýva jednak z geografických podmienok a veľkosti krajiny. RF disponuje viacerými medzinárodnými prístavmi a je dôležitým hráčom v medzinárodnom obchode vedenom po mori. Prístavy RF sú prepojené s vodnými cestami do celého sveta. Väčšina tovarov, ktoré sa dovážajú alebo vyvážajú z RF, sa prepravuje námornou dopravou. EÚ zatvorila svoje prístavy pre celú ruskú obchodnú flotilu, ktorá zahŕňa viac ako 2800 plavidiel. Opatrenie sa však netýka plavidiel, ktoré prepravujú energiu, farmaceutické, zdravotnícke, poľnohospodárske a potravinárske výrobky, humanitárnu pomoc, jadrové palivo a iný tovar potrebný na fungovanie civilných jadrových kapacít, ako aj uhlie. Vývoj v tonokilometroch prepraveného tovaru námornou

dopravou RF v sledovaných rokoch 2021-2023 nevykazuje zásadný vplyv sankčných opatrení. Obdobne ako cestná doprava zaznamenala námorná doprava najnižšie hodnoty na začiatku r. 2021, konkrétne vo februári 2021, a v januári 2022, pričom hodnoty v prvých dvoch mesiacoch 2023 sú na obdobnej úrovni ako v r. 2021. [8, 10]



Obrázok 2. Námorná doprava RF v miliónoch tkm v rokoch 2021-2023.

Zdroj: vlastné spracovanie podľa [11]

Diskusia

Účinky sankcií voči RF ako celku i v oblasti dopravy sú závislé na mnohých faktoroch a nie vždy je ich možné okamžite identifikovať a kvantifikovať. Ekonomické sankcie spôsobili oslabenie ruskej meny, obmedzil sa prístup ruských spoločností na kapitálové trhy, banky nemôžu využívať systém SWIFT, zároveň v roku 2022 bolo oproti objemom v r. 2021 sankcionovaných 49% vývozu a 58% dovozu RF z krajín EÚ. [4,5,6] Z hľadiska vplyvu sankcií na odvetvie dopravy možno konštatovať, že najviac sa odzrkadlili v leteckej doprave, kým v námornej a cestnej doprave nebol vplyv sankcií tak viditeľný na ukazovateľoch prepravených tonokilometrov RF.

Spolu s inými analytikmi možno konštatovať, že prijaté ekonomické sankcie proti RF boli menej účinné, ako bolo plánované. Menší efekt sankcií je možné spojiť s obchádzaním sankcií RF a nájdenie náhradných zdrojov na krytie svojich hospodárskych potrieb či otvorenie nových odbytov na ázijských trhoch a diverzifikácie obchodných vzťahov mimo EÚ a USA. Zároveň štáty ako Čína a India nezavedli sankcie proti RF alebo len veľmi obmedzené sankcie, čo oslabilo účinnosť sankcií.

Záver

Sankcie proti RF boli jedným z hlavných nástrojov, ktorými sa západné krajiny snažili potrestať a vyvinúť tlak na RF kvôli jeho invázii na Ukrajinu. Sankcie sa týkali najmä obmedzení obchodných a finančných vzťahov krajín EÚ a USA s RF, ako aj zákazov dodávok určitých druhov tovarov a technológií. Ekonomické sankcie prijaté voči RF neboli účinné tak, ako západné krajiny predpokladali, avšak sankcie mali aspoň čiastočný účinok na ruskú ekonomiku a boli dôležitým nástrojom na výkon politického tlaku. Napriek všetkému, RF sa snaží obchádzať sankcie EÚ a ďalších západných krajín implementovaním stratégií, ktoré zahŕňajú presmerovanie obchodu cez tretie krajiny, zmenu pôvodu tovarov s cieľom uniknúť sankciám, spolupracou s krajinami, ktoré nie sú zahrnuté v sankciách, a využitím existujúcej infraštruktúry, ako je ropovod Sachalin II, na prepravu svojich ropných výrobkov do európskych štátov. Tieto opatrenia umožňujú Rusku udržať obchodné vzťahy s krajinami EÚ,

napriek opatreniam, ktoré mali obmedziť takýto obchod. Navyše, byť bez sankcií by mohlo posilniť dojem, že medzinárodná komunita nekoná proti ruskému konaniu.

Napriek tomu, sankcie proti RF nie sú jediným spôsobom či nástrojom ako riešiť súčasnú situáciu v Ukrajine. Je potrebné brať do úvahy aj ďalšie opatrenia, ako je podpora Ukrajiny, posilnenie diplomatických vzťahov a vyjadrenie jasného odsúdenia ruského konania na medzinárodnej úrovni. V súčasnosti je ťažké ohodnotiť dlhodobý efekt sankcií na ruskú ekonomiku a politiku, avšak dôležité je pokračovať v snahách o nájdenie efektívnych riešení v záujme ochrany medzinárodného poriadku a bezpečnosti.

Literatúra

- [1] VEDKAL, V.A. and AGAMALIEV, E.A. 2021. Theoretical and practical aspects of sanctions in international law. In: *Юридичний науковий електронний журнал*, 2021, УДК 341.1/8 Dostupné na: DOI <https://doi.org/10.32782/2524-0374/2021-10/149>, http://www.lsej.org.ua/10_2021/151.pdf
- [2] KUKSEVICH, V. S. 2022. Economic sanctions and the specifics of their positioning in modern international relations.. Экономические санкции и специфика их позиционирования в современных международных отношениях In: *State and Municipal Management. Scholar Notes*. 2022;(1):283–287. (In Russ.). <https://doi.org/10.22394/2079-1690-2022-1-1-283-287>. Dostupné na: <https://cyberleninka.ru/article/n/ekonomicheskie-sanktsii-i-spetsifika-ih-pozitsionirovaniya-v-sovremennyh-mezhdunarodnyh-otnosheniyah/viewer>
- [3] FLISSAK, K. 2019. Economic sanctions and specification of their position in modern international relations. In: *Актуальні проблеми правознавства*. Випуск 1 (17). ISSN 2524-0129. Dostupné na: <http://dspace.wunu.edu.ua/bitstream/316497/34206/1/%D0%A4%D0%BB%D1%96%D1%81%D1%81%D0%B0%D0%BA.pdf>
- [4] LI, ZHENTAO, and TIANZI LI. 2022. "Economic Sanctions and Regional Differences: Evidence from Sanctions on Russia". In: *Sustainability* 14, no. 10: 6112. <https://doi.org/10.3390/su14106112>
- [5] European Council, Council of the European Union. EU sanctions against Russia explained. [online] Dostupné na: <https://www.consilium.europa.eu/en/policies/sanctions/restrictive-measures-against-russia-over-ukraine/sanctions-against-russia-explained/#sanctions>
- [6] SOTNIKOV, D.: Russian revenues from oil and gas exports fell by 40% in January, Made for minds, 2023, [online], [cit. 2023-09-15], Dostupné na: <https://www.dw.com/ru/dohody-rf-ot-eksporta-nefti-i-gaza-v-anvare-snizilis-pocti-na-40/a-64847687>
- [7] Ministerstvo zahraničných vecí SR. Medzinárodné sankcie [Electronic resource]. Dostupné na: <https://www.mzv.sk/zahranicna-politika/medzinarodnesankcie>
- [8] KONOVALOVA, M. Ekonomické sankcie v medzinárodnom obchode. Vplyv sankcií proti Ruskej federácii na krajiny EU. Diplomová práca. Tutor: Tatiana Čorejová, Žilinská univerzita v Žiline, Žilina, 2023, 105 s.
- [9] AEROFLOT, dostupné na: <https://ir.aeroflot.com/en/reporting/traffic-statistics/>
- [10] EU sanctions against Russia explained. [online]. European Council, 2022. [cit. 2023-09-13]. Dostupné na: <<https://www.consilium.europa.eu/en/policies/sanctions/restrictive-measures-against-russia-over-ukraine/sanctions-against-russia-explained/#sanctions>>.
- [11] Federal State Statistics Service, 2023. Dostupné na: <https://eng.rosstat.gov.ru/>

Grantová podpora

Táto publikácia vznikla vďaka podpore projektu VEGA 1/0011/21 Výskum interakcií medzi novými emergentnými technológiami, výkonnosťou podnikov a odvetví založených na sieťovej technologickej infraštruktúre, uplatňovaním nových business modelov a inštitucionálnym regulačným, environmentálnym a sociálnym prostredím V prípade potreby uviesť aj grantovú podporu.